

→ **Speranza** Il mercato dell'auto torna positivo, il Lingotto respira grazie agli incentivi

→ **Scenario** Nella ricerca di nuove alleanze si parla sempre di Peugeot e di Tata

# Fiat, la strada americana è lastricata di rischi

**I rischi dell'avventura americana, mentre il mercato interno si vivacizza un po' grazie agli incentivi. La ricerca di nuovi partner e il ruolo della famiglia Agnelli. Il solito problema: gli stabilimenti italiani.**

**EUGENIO GIUDICE**

TORINO  
eugenio.giudice@libero.it

Resistere, resistere, direbbe qualcuno. Perché malgrado l'accordo con la Chrysler sia stato osannato da tutti i giornali italiani, un po' meno dalla stampa estera, la realtà è che l'alleanza nella migliore delle ipotesi darà i suoi frutti tra due anni. Nel frattempo se il mercato non si riprenderà gli stabilimenti italiani rischieranno di scendere sotto il limite di resistenza. A marzo comunque si è finalmente registrato l'effetto incentivi e l'attesa risalita delle vendite di auto in Italia (+0,24%). Fiat ha messo a segno un aumento del 6,1% nei volumi raggiungendo la quota di mercato del 32,6%. Un po' di ossigeno, che però non cancella le previsioni di fine anno negative e quella prospettiva di riorganizzazione evocata ancora pochi giorni fa dall'ad Marchionne.

Alleanze e situazione produttiva italiana sembrano insomma viaggiare su strade parallele: per ora non si toccano. L'ipotesi di accordo con la Chrysler, per la quale l'ad della Fiat è volato a Detroit assieme al responsabile della divisione motori Alfredo Altavilla, trova consensi molto diffusi. «È sbalorditivo che un'azienda italiana fornisca tecnologia agli americani – dice Maurizio Magnabosco, fino alla

fine degli anni 90 responsabile delle relazioni industriali della Fiat – Siamo cresciuti con il pensiero di Valletta di andare oltre oceano ad imparare e invece ora la storia si rovescia». «Un'alleanza senza danni», assicura fiducioso Giampaolo Vitali, economista del Ceris-Cnr: «Gli elementi a favore sono molti perché Fiat si ancora a un futuro di quantità e di economie di scala». A costo zero? «Sì, almeno per ora non dovranno tirar fuori un euro...».

## TRAPPOLE FINANZIARIE?

Insomma nessuna trappola finanziaria, nessuna apparente "black box" da cui possano scaturire cattive sorprese. «Chrysler è talmente ridotta male – osserva Vitali – che c'è poco da nascondere. Fiat si prende un rellitto, ma non lo paga». Se l'intesa con Chrysler non mette in discussione il controllo della famiglia Agnelli sul gruppo automobilistico torinese, la musica è destinata a cambiare, nel momento in cui i partner si dovessero moltiplicare. Si parla dei francesi della Peugeot e degli indiani della Tata. «Non ci scommetterei – dice Magnabosco –, i francesi non sono un soggetto facile, mentre gli indiani restano un mistero». Che sia Peugeot, Tata, o chissà chi altro,

## Dove produrre

**Resta il problema dei cinque stabilimenti italiani in difficoltà**

Marchionne però lo ha confermato: Fiat dovrà far parte di quel processo di consolidamento che vedrà alla fine cinque o sei produttori mondiali, con almeno 5,5 milioni di vetture



Foto di Rebecca Cook/Reuters

**Detroit** I vertici della Chrysler tra fallimento e salvataggio da parte della Fiat

## LUFTHANSA

**«Puntiamo sull'Italia ma libertà di slot»**

Lufthansa punta sull'Italia, ma denuncia le difficoltà di diventare un competitore a tutto campo di Alitalia, a partire dall'impossibilità, almeno per ora, di ottenere slot sulla tratta Linate-Fiumicino. L'occasione è stata la presentazione del primo collegamento interno di Lufthansa Italia tra Milano Malpensa e Roma Fiumicino, attivo da ieri «L'Italia è un mercato importante» per una compagnia come Lufthansa che vuole essere «leader in Europa», ha detto Karl Ulrich Garnadt, membro del board. «Noi sull'Italia ci puntiamo» e l'obiettivo è «aggiungere Malpensa agli altri hub: Francoforte, Monaco e Zurigo».

prodotte ciascuno. E si torna all'Italia, un po' per i timori che un allentamento della presa della famiglia possa preludere a un ridimensionamento produttivo, ma soprattutto perché la produzione resta rachitica e dispersa su cinque stabilimenti.

La soluzione è solo nel mercato, replica Vitali: «C'è una crisi dei consumi durevoli che colpisce in primo luogo l'auto. Finché non passa, c'è poco da fare». Fiat ha prodotto nei suoi stabilimenti italiani 635mila vetture lo scorso anno. Nel 2009 potrebbero essere ancora meno. «C'è un'anomalia, rispetto ad altri paesi europei – osserva Vittorio Ferrero ricercatore dell'Ires Piemonte – A fronte di un mercato così importante solo una piccola parte delle vetture viene prodotta in Italia. La riduzione di questa quota può provocare gravi